Legislative Summary LS-380E

BILL S-3: AN ACT TO AMEND THE MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987 AND TO MAKE CONSEQUENTIAL AMENDMENTS TO OTHER ACTS

David Johansen
Law and Government Division

6 February 2001
Revised 14 May 2001

Library of Parliament
Bibliothèque du Parlement

Parliamentary Research Branch

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

LEGISLATIVE HISTORY OF BILL S-3

HOUSE OF COMMONS	
Bill Stage	**Date**
First Reading:	14 May 2001
Second Reading:	15 May 2001
Committee Report:	6 June 2001
Report Stage:	11 June 2001
Third Reading:	11 June 2001

SENATE	
Bill Stage	**Date**
First Reading:	31 January 2001
Second Reading:	7 February 2001
Committee Report:	3 May 2001
Report Stage:	9 May 2001
Third Reading:	10 May 2001

Royal Assent: 14 June 2001

Statutes of Canada 2001, c.13

N.B. Any substantive changes in this Legislative Summary which have been made since the preceding issue are indicated in **bold print.**

Legislative history by Peter Niemczak

CE DOCUMENT EST AUSSI
PUBLIÉ EN FRANÇAIS

TABLE OF CONTENTS

Page

BACKGROUND 1

ANALYSIS 3
A. General 3
B. Objectives 4
C. Bus Transport 5
D. Extra-provincial Motor Carriers Safety 5
E. Exemptions, Regulations, Enforcement, and Offence and Punishment 6
F. Transitional Provisions 8
G. Annual Report 8
H. Review of Provisions 8
I. Consequential Amendments 9
J. Coming into Force 9

COMMENTARY 9

101-06417/

CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

BILL S-3: AN ACT TO AMEND THE MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987 AND TO MAKE CONSEQUENTIAL AMENDMENTS TO OTHER ACTS

BACKGROUND

On 31 January 2001, Bill S-3, an Act to amend the Motor Vehicle Transport Act, 1987 and to make consequential amendments to other Acts, was introduced in the Senate by the Hon. Fernand Robichaud, Deputy Leader of the Government in the Senate.

The *Motor Vehicle Transport Act, 1987* (MVTA) applies to extra-provincial motor carrier (truck and bus) undertakings. These are domestic or foreign motor carriers that operate across provincial or international boundaries. The federal government has the constitutional responsibility for regulating such motor carriers, but the MVTA delegates to the provinces the authority to regulate them.

Amendments to the Act in 1987 made the exercise of provincial regulation (licensing) of extra-provincial trucking conditional on the application of federally prescribed fitness (safety and insurance) standards, and the elimination of most economic controls. The amendments also established federal authority to regulate the safe operation of extra-provincial motor carriers.

The MVTA currently consists of the following four major components:

- Section 3 – concerning safety – allows federal regulation of the safe operation of extra-provincial motor carrier undertakings;
- Part I (sections 4-6) – concerning bus transport – allows provinces to regulate extra-provincial bus undertakings using their own rules;
- Part II (sections 7-10) – concerning trucking – allows provinces to regulate extra-provincial truck undertakings using their own rules, provided that they allow all carriers that meet federally prescribed fitness criteria (safety and insurance aspects) to operate; and

- Part III (sections 11-15) – concerning intra-provincial trucking – allows provinces to regulate the intra-provincial operation of extra-provincial truck undertakings using their own rules.

Other components of the current Act cover enforcement and consequential amendments to other legislation.

According to Transport Canada's Position Paper entitled *Review of the Motor Vehicle Transport Act* (February 1998), the environment in which Canadian motor carriers operate has changed considerably since 1988. Deregulation ushered in an era in which governments focused on the safety performance of motor carriers. Canadian regulatory policy since 1988 has been driven in part by national and international trade initiatives which sought to remove obstacles to trade in transportation services. Both the North American Free Trade Agreement (NAFTA) and the Agreement on Internal Trade include commitments to harmonize standards and remove barriers in the motor carrier sector. Within Canada, the Agreement on Internal Trade process also provided an impetus for examining the highly regulated bus sector through a government/industry task force.

According to the departmental Position Paper, government and industry recognize that a consistent regime for motor carrier safety must be based on recognized standards. Since 1988, the federal and provincial governments have supported the development and implementation of Canadian standards through the National Safety Code for Motor Carriers (NSC), which sets comprehensive standards for commercial vehicle operations. Those standards are developed by committees made up of federal, provincial, territorial, industry and public interest representatives that report to government through the Canadian Council of Motor Transport Administrators. The NSC standards have been agreed on and are largely implemented by the provincial and territorial governments, albeit with some differences. The proposed changes to the MVTA set out in Bill S-3 are intended to support consistent application of the regulatory regime that has evolved across jurisdictions.

In announcing the proposed amendments, the Minister of Transport, the Hon. David Collenette stated, "These amendments establish carrier safety as the primary focus of the federal regulation of motor carriers and create the tools for ensuring national consistency in safety performance regulation. … Specifically, the revisions use new National Safety Code

standards as the basis for creating a national safety rating system measured by actual on-road performance."

Building on the reforms introduced in 1987, the proposed amendments would modernize and streamline the regulation of extra-provincial motor carrier (truck and bus) undertakings in Canada. Among other things, they would:

- create a national regulatory framework for provincial administration of a safety regime for extra-provincial motor carriers, based on national safety standards embodied in the National Safety Code for Motor Carriers (in particular, Standard 14, entitled *Compliance Review - Safety Ratings*);
- provide for national policy direction supporting the implementation of that framework; and
- ensure that Canada had the tools to harmonize motor carrier regulatory standards internationally by establishing mechanisms with various countries for the reciprocal recognition of motor carrier standards, ratings, and safety performance assessments.

In a news release, Mr. Collenette stated, "I am pleased that these amendments meet the Government of Canada's objectives to promote safety, modernize transportation regulation, reduce the regulatory burden on industry, and help improve industry efficiency and productivity."

ANALYSIS

A. General

Clauses 1 to 8 of the bill would amend the *Motor Vehicle Transport Act, 1987,* while clauses 9 to 11 would make consequential amendments to three other Acts and clause 12 concerns the coming into force of provisions of the bill.

Clause 1 would amend section 1 of the *Motor Vehicle Transport Act, 1987* to change the Act's name to the Motor Vehicle Transport Act.

Clause 2 would repeal certain definitions in section 2(1) of the Act, including the definitions of a "local truck undertaking" and a "provincial transport board." It would add two new definitions that are relevant to the bill: an "extra-provincial motor carrier undertaking" would mean an extra-provincial bus undertaking or an extra-provincial truck undertaking, both

of which are defined in the current Act; and a "provincial authority" would mean a person or body that had, under the law of a province, authority to control or regulate motor carrier undertakings operating exclusively in the province.

B. Objectives

Clause 3 would replace section 3 of the Act and the heading before it with proposed sections 3 to 3.2.

The current Act does not specifically address overall transportation policy. Proposed section 3(1) would set out the objectives of the Act, which would be to ensure that the National Transportation Policy set out in section 5 of the *Canada Transportation Act* was carried out with respect to extra-provincial motor carrier undertakings; that the regulatory regime for those undertakings was focused on safety performance assessments based on the National Safety Code for Motor Carriers; and that the operating standards that applied to those undertakings were applied consistently across Canada. According to proposed section 3(2), the Governor in Council could, on the recommendation of the Minister after consultation with the provinces, issue transportation policy statements consistent with the objectives set out in proposed section 3(1). Proposed section 3(3) stipulates that, with respect to extra-provincial motor carrier undertakings, provincial authorities would be required to have regard to all transportation policy statements issued under proposed section 3(2).

The Minister could conduct any research, studies and evaluations that he or she considered necessary to carry out the objectives of the Act (proposed section 3.1).

The Minister could, after consultation with the provinces and on the terms and conditions that he or she specified, enter into agreements with provincial governments or other persons or bodies in support of the objectives set out in new section 3 (proposed section 3.2(1)). In addition, after such consultation the Minister could enter into arrangements with foreign states or agencies of those foreign states to promote the objectives of the Act, including the recognition by Canada of documents analogous to safety fitness certificates issued by those states or agencies and the recognition by them of safety fitness certificates issued in Canada (proposed section 3.2(2)). According to the departmental backgrounder on the proposed amendments to the MVTA, this reciprocal recognition of standards and ratings would promote a more efficient and

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

productive movement of goods and support the international harmonization objective of NAFTA.

C. Bus Transport

The current sections 4 to 6 of the Act fall under the headings "Part I, Bus Transport." Clause 4 would replace those headings with the heading "Bus Transport," since the Act would no longer be broken into parts. Accordingly, proposed section 4 (under clause 4) would refer to a licence issued under the authority of the Act, rather than Part I of the Act.

Clause 5 would amend sections 5 and 6 to refer to a "provincial authority" rather than a "provincial transport board," the phrase used in the current sections 5 and 6.

D. Extra-provincial Motor Carrier Safety

Clause 5 would also replace current sections 7 to 10 with proposed sections 7 to 10.

In effect, proposed amendments to the MVTA would allow provinces and territories whose safety compliance regimes were compatible with the NSC standards to give an extra-provincial motor carrier (truck or bus) a safety rating, and to issue it with a safety fitness certificate that would be recognized by other Canadian jurisdictions. In the case of extra-provincial carriers that had poor safety performances, proposed amendments would also allow a province or territory, under the authority of the Act, to apply sanctions, including downgrading the ratings of such carriers and revoking their safety fitness certificates and thus their right to operate.

According to proposed section 7(1), subject to the regulations, no person or body could operate an extra-provincial motor carrier (truck or bus) undertaking without holding a safety fitness certificate issued by a provincial authority under the *Motor Vehicle Transport Act* or an analogous document prescribed by the regulations. A safety fitness certificate would not have to be in any particular form (proposed section 7(2)). Laws of a province respecting the safety of motor carrier undertakings would apply to an extra-provincial motor carrier undertaking to the extent that those laws were not inconsistent with the *Motor Vehicle Transport Act* (proposed section 7(3)).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Each provincial authority could, subject to the regulations, issue a safety fitness certificate allowing a person or body to operate an extra-provincial motor carrier undertaking and could revoke any certificate so issued (proposed section 8(1)). Such a certificate would be valid throughout Canada (proposed section 8(2)). The provincial authority that reviewed decisions to issue or revoke safety fitness certificates could establish any rules or procedures that would apply in that regard. In the absence of such rules or procedures, the procedures governing reviews of decisions with respect to the granting and revocation of licences of motor carrier undertakings in that province would apply (proposed section 8(3)).

If the Minister, after consultation with the provinces, was satisfied that the provincial authority in a province was not issuing safety fitness certificates in accordance with the Act, he or she could, by order, withdraw the province's power to issue such certificates (proposed section 9(1)), as of the date of the publication of the order in the *Canada Gazette* (proposed section 9(2)). An extra-provincial motor carrier undertaking that held a safety fitness certificate issued by a provincial authority that had in this way lost its power to issue certificates would, not later than 60 days after publication of the order, be required to file a declaration with another provincial authority that the undertaking was subject to supervision by it (proposed section 9(3)).

According to proposed section 10, if the Minister was satisfied that a provincial authority that had lost its power to issue safety fitness certificates under proposed section 9 had remedied its default and established a plan to ensure that it did not recur, he or she would, by order, be required to revoke an order made under proposed section 9(1).

E. Exemptions, Regulations, Enforcement, and Offence and Punishment

Clause 6 would replace the current section 16 of the Act and add a new section 16.1.

Proposed section 16(1) would provide that the Minister could, after consultation with any affected provinces, exempt from the application of any provision of the Act or the regulations, either generally or for a limited period, or in respect of a limited area, any person, or the whole or any part of any extra-provincial motor carrier undertaking or any class of those undertakings, provided the Minister believed the exemption would be in the public interest and

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

would not be likely to affect motor carrier safety. Proposed section 16(2) would provide that an exemption under proposed section 16(1) would be subject to any terms or conditions that the Minister might specify in it.

Proposed section 16.1(1) would provide broad powers for the Governor in Council, on the recommendation of the Minister after consultation with the affected provinces, to make regulations generally for purposes of carrying out the provisions of the Act. Included among other regulation-making powers would be those prescribing classes of extra-provincial motor carrier undertakings for purposes of the Act; prescribing analogous documents for the purposes of proposed section 7(1); respecting the criteria according to which provincial authorities could issue safety fitness certificates under proposed section 8; and prescribing the type, amount and conditions of insurance and bonding coverage that an extra-provincial motor carrier undertaking would have to hold. A regulation made under proposed section 16.1(1) could incorporate by reference: a) a standard relating to the safe operation of a motor carrier undertaking; and 2) the law of a province relating to motor vehicle undertakings (proposed section 16.1(2)).

Clause 7 of the bill would replace the current sections 17(1) and (2) of the Act with proposed sections 17(1)to (3) in order to conform with changes proposed in the bill. According to proposed section 17(1), if the Minister considered that the government of a foreign state had engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices with regard to Canadian extra-provincial motor carrier undertakings operating in that state or between that state and Canada, he or she, with the concurrence of the Minister of Foreign Affairs, would be required to seek the elimination of those practices through consultations with that state. Section 17(2) would in future make reference to a "provincial authority" instead of the "provincial transport board" and to a "safety fitness certificate" instead of a "licence." A provincial authority to which an order applied would be required to comply with it (proposed section 17(3)).

Clause 8 of the bill would add a new section 20.1 to the Act providing that a prosecution under the Act could be initiated, tried and determined by a court in any territorial jurisdiction in which the accused carried on business, regardless of where the subject matter of the prosecution arose.

Clause 9 of the bill would replace sections 22 to 35 of the Act with proposed sections 22 to 25. Proposed section 22 would now refer to a "provincial authority" rather than a "provincial transport board," the phrase in the current section 22.

F. Transitional Provisions

The heading preceding proposed sections 23 to 24 would read "Transitional Provisions."

According to proposed section 23, an extra-provincial motor carrier undertaking that, on the day immediately before the coming into force of this provision, was authorized to operate within a province, would be deemed to hold a safety fitness certificate issued under proposed section 8.

Under proposed section 24(1), where an application for a licence to operate an extra-provincial truck undertaking in a province was made to a provincial transport board under current section 8, and was pending on the day immediately before the coming into force of proposed section 24, the application would be deemed to have been made under proposed section 8. Under proposed section 24(2), where an application for a licence to operate an extra-provincial bus undertaking in a province was made to a provincial transport board under current section 5, and was pending on the day immediately before the coming into force of proposed section 24, the application would be deemed to have been made under proposed sections 5 and 8.

G. Annual Report

The Minister would be required to prepare an annual report containing prescribed information. A copy of the report would have to be laid before each House of Parliament on any of the first 15 days on which that House was sitting after the Minister completed it (proposed section 25).

H. Review of Provisions

After the expiry of four years after the coming into force of proposed section **26** and before the expiry of five years, the Minister would be required to undertake and complete a comprehensive review of the operation and effect of the amendments to the Act in the bill and,

without delay, to prepare a report on that review (proposed section **26**(1)). The report would have to be available to the Council of Ministers responsible for Transportation and Highway Safety at its next meeting after the report's completion (proposed section **26**(2)). **A copy of the report would have to be laid before each House of Parliament during the first 30 sitting days of that House following its completion (proposed section 26(3)).**

I. Consequential Amendments

Clauses 10 to 12 of the bill would make consequential amendments to the *Energy Supplies Emergency Act*, the *Excise Tax Act* and the *Canada Grain Act*.

J. Coming into Force

According to clause 13, the bill, any provision of the bill or any provision of any legislation enacted by the bill would come into force on a day or days to be fixed by order of the Governor in Council.

COMMENTARY

The amendments to the *Motor Vehicle Transport Act, 1987* proposed in Bill S-3 were first introduced in the House of Commons on 2 March 2000 as Bill C-28 (2nd Session, 36th Parliament), but died on the Order Paper with the dissolution of Parliament. Bill C-28 was itself preceded by another bill, C-77, introduced in the House of Commons on 25 March 1999 (1st Session, 36th Parliament). Bill C-77 did not go beyond first reading and it died on the Order Paper with the prorogation of Parliament. Bill C-77 included a number of apparently controversial provisions relating to the economic deregulation of the bus industry; those provisions were not included in Bill C-28 and were to be examined by a parliamentary committee. The Minister stated at the time, "While I remain committed to addressing the bus provisions, I believe that the important safety provisions included in the amendments [in Bill C-28] should not be delayed while further debate takes place."

PROJET DE LOI S-3 : LOI MODIFIANT LA LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET D'AUTRES LOIS EN CONSÉQUENCE

David Johansen
Division du droit et du gouvernement

Le 6 février 2001
Révisé le 14 mai 2001

Bibliothèque du Parlement
Library of Parliament

Direction de la recherche parlementaire

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI S-3

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	14 mai 2001
Deuxième lecture :	15 mai 2001
Rapport du comité :	6 juin 2001
Étape du rapport :	11 juin 2001
Troisième lecture :	11 juin 2001

SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	31 janvier 2001
Deuxième lecture :	7 février 2001
Rapport du comité :	3 mai 2001
Étape du rapport :	9 mai 2001
Troisième lecture :	10 mai 2001

Sanction royale : 14 juin 2001

Lois du Canada 2001, chapitre 13

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publication est indiqué en **caractères gras**.

Renseignements sur l'historique du projet de loi :
Peter Niemczak

THIS DOCUMENT IS ALSO PUBLISHED IN ENGLISH

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

TABLE DES MATIÈRES

Page

CONTEXTE 1

ANALYSE 3

A. Généralités 3
B. Objectifs 4
C. Transport par autocar 5
D. Sécurité des entreprises extra-provinciales de transport routier 5
E. Exemptions, règlements, contrôle d'application et mesures de contrainte 7
F. Dispositions transitoires 8
G. Rapport annuel 8
H. Examen des dispositions 9
I. Modifications corrélatives 9
J. Entrée en vigueur 9

COMMENTAIRES 9

CANADA
LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI S-3 : LOI MODIFIANT LA LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET D'AUTRES LOIS EN CONSÉQUENCE

CONTEXTE

Le 31 janvier 2001, le projet de loi S-3 : Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence, a été présenté au Sénat par l'honorable Fernand Robichaud, leader adjoint du gouvernement au Sénat.

La *Loi de 1987 sur les transports routiers* (LTR) s'applique aux entreprises extra-provinciales de transport routier (par camion et par autocar). Il s'agit des transporteurs routiers nationaux ou étrangers qui exploitent des services en traversant des frontières provinciales ou internationales. Le gouvernement fédéral a l'obligation constitutionnelle de réglementer ces entreprises, mais la LTR délègue ce pouvoir aux provinces.

En vertu des modifications apportées à la loi en 1987, la réglementation (délivrance de permis) par les provinces des entreprises extra-provinciales de camionnage a été subordonnée à l'application de normes d'aptitude (sécurité et assurances) prescrites par le gouvernement fédéral et à l'élimination de la plupart des contrôles économiques. Les modifications ont également investi le gouvernement fédéral du pouvoir de réglementer l'exploitation sécuritaire des transporteurs routiers extra-provinciaux.

La LTR comporte quatre grands volets :

- L'article 3 – concernant la sécurité – permet au gouvernement fédéral de réglementer la sécurité de l'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport routier;
- La partie I (articles 4 à 6) – concernant le transport par autocar – permet aux provinces de réglementer les entreprises extra-provinciales de transport par autocar comme elles l'entendent;
- La partie II (articles 7 à 10) – concernant le camionnage – permet aux provinces de réglementer les entreprises extra-provinciales de camionnage comme elles

l'entendent, pourvu qu'elles permettent à tous les transporteurs qui respectent les normes d'aptitude (en matière de sécurité et d'assurances) prescrites par le fédéral d'exploiter leur entreprise;

- La partie III (articles 11 à 15) – concernant le camionnage intra-provincial – permet aux provinces de réglementer l'exploitation intra-provinciale des entreprises extra-provinciales de camionnage comme elles l'entendent.

D'autres volets de la loi actuelle portent sur l'application et sur les modifications corrélatives apportées à d'autres lois.

Selon le document de principe de Transports Canada intitulé *Examen de la Loi sur les transports routiers* (février 1998), le secteur canadien du transport routier a beaucoup évolué depuis 1988. La déréglementation a marqué le début d'une ère dans laquelle les gouvernements ont mis l'accent sur l'exploitation sécuritaire des transporteurs routiers. Depuis 1988, la réglementation canadienne a été établie en partie à la suite d'initiatives commerciales nationales et internationales visant à éliminer les obstacles au commerce dans les services de transport. Tant l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) que l'Accord sur le commerce intérieur prévoient des efforts d'harmonisation des normes et d'élimination des barrières dans le secteur du transport routier. Au Canada, l'Accord sur le commerce intérieur a encouragé l'examen, par un groupe de travail gouvernement-industrie, du secteur du transport par autocar, qui est fortement réglementé.

Selon le document de principe du Ministère, le gouvernement et l'industrie reconnaissent qu'un régime uniforme de sécurité du transport routier doit être fondé sur des normes reconnues. Depuis 1988, les gouvernements fédéral et provinciaux ont favorisé l'élaboration et l'application de normes canadiennes par le truchement du Code canadien de sécurité (CCS), qui régit le commerce des transporteurs routiers. Ces normes sont établies par des comités composés de représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, de l'industrie et de la population, qui font rapport au gouvernement par l'intermédiaire du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont accepté les normes du CCS et, en général, les ont appliquées, quoique parfois de façon différente. Les modifications proposées à la LTR dans le projet de loi S-3 visent à favoriser l'application uniforme de la réglementation émanant des différentes administrations.

En annonçant les modifications proposées, le ministre du Transport, l'honorable David Collenette a déclaré : « Ces modifications établissent que la sécurité des transporteurs est l'élément principal de la réglementation fédérale des transporteurs routiers, et créent les moyens pour assurer une uniformité nationale dans la réglementation du rendement en matière de sécurité. [...] Plus précisément, ces révisions s'appuient sur les normes du Code national de sécurité pour mettre en place un système national de cotes axé sur leur rendement réel sur la route. »

S'inspirant des réformes entreprises en 1987, les modifications proposées visent à moderniser et à simplifier la réglementation des entreprises extra-provinciales de transport routier (par camion et par autocar) au Canada. Elles ont plus précisément pour effet :

- d'établir un cadre national de réglementation permettant aux provinces d'administrer un régime de sécurité s'appliquant aux entreprises extra-provinciales de transport routier, régime fondé sur des normes de sécurité nationales inscrites dans le Code canadien de sécurité à l'intention des transporteurs routiers (en particulier la norme 14 sur l'examen de la conformité et les cotes de sécurité);

- de prévoir une politique nationale de mise en œuvre de ce cadre;

- de faire en sorte que le Canada dispose des moyens nécessaires pour harmoniser la réglementation des transporteurs routiers avec les normes internationales, en créant avec divers pays des mécanismes de reconnaissance réciproque des normes, des cotes et des évaluations du rendement en matière de sécurité dans le transport routier.

Dans un communiqué, M. Collenette s'est dit heureux que ces modifications respectent les objectifs du gouvernement du Canada « de promouvoir la sécurité, de moderniser la réglementation des transports, de réduire le fardeau réglementaire sur l'industrie et d'aider à améliorer l'efficacité et la productivité de l'industrie ».

ANALYSE

A. Généralités

Les articles 1 à 8 du projet de loi modifieraient la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, alors que les articles 9 à 11 modifieraient trois autres lois en conséquence et l'article 12 traite de l'entrée en vigueur des dispositions du projet de loi.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

L'article 1 modifierait l'article 1 de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* en remplaçant le nom de la loi par *Loi sur les transports routiers*.

L'article 2 abrogerait certaines définitions du paragraphe 2(1) de la loi, dont les définitions de « entreprise de camionnage locale » et de « office provincial ». Il ajouterait deux nouvelles définitions pertinentes : une « entreprise extra-provinciale de transport routier », qui s'entendrait d'une entreprise extra-provinciale de transport par autocar ou d'une entreprise de camionnage extra-provinciale, les deux étant définies dans la loi actuelle; et une « autorité provinciale », qui s'entendrait d'une personne ou d'un organisme ayant, en vertu de la loi d'une province, le pouvoir de contrôler ou de régir les entreprises de transport routier dont l'exploitation est limitée à la province.

B. Objectifs

L'article 3 remplacerait le présent article 3 et le titre qui le précède par les articles 3 à 3.2 proposés.

La loi actuelle n'établit aucune politique générale des transports. Dans le projet de loi, le paragraphe 3(1) établirait les objectifs de la loi, qui seraient d'assurer la mise en œuvre de la politique nationale des transports énoncée à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada* à l'égard des entreprises extra-provinciales de transport routier; d'axer le régime de réglementation de ces entreprises sur l'évaluation de leur rendement en matière de sécurité en fonction du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers; et d'appliquer uniformément dans tout le Canada les normes d'exploitation auxquelles ces entreprises sont assujetties. Selon le paragraphe 3(2) proposé, le gouverneur en conseil pourrait, sur recommandation du Ministre et après que celui-ci a consulté les provinces, faire des déclarations de principe sur les transports qui soient compatibles avec les objectifs énoncés au paragraphe 3(1). Le paragraphe 3(3) proposé prévoit que les autorités provinciales devraient, à l'égard des entreprises extra-provinciales de transport routier, tenir compte de toutes les déclarations de principe sur les transports faites aux termes du paragraphe 3(2) proposé.

Le Ministre pourrait mener les recherches, enquêtes et évaluations qu'il estimerait nécessaires à la mise en œuvre des objectifs de la loi (article 3.1 proposé).

Le Ministre pourrait, après avoir consulté les provinces et aux conditions qu'il préciserait, conclure avec les gouvernements provinciaux ou d'autres personnes ou organismes

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

des accords visant la mise en œuvre des objectifs énoncés au nouvel article 3 (paragraphe 3.2(1)) proposé). De plus, le Ministre pourrait, après une telle consultation, conclure avec des États étrangers ou des organismes de ces États étrangers, des ententes pour favoriser la mise en œuvre des objectifs de la présente loi, notamment la reconnaissance au Canada des documents similaires aux certificats d'aptitude à la sécurité délivrés par ces États ou ces organismes et la reconnaissance par ceux-ci des certificats canadiens d'aptitude à la sécurité (paragraphe 3.2(2) proposé). Selon le document de travail du Ministère sur les modifications proposées à la LTR, cette reconnaissance réciproque des normes et des cotes favoriserait une circulation des biens plus efficace et plus productive et s'inscrirait dans l'objectif d'harmonisation internationale de l'ALENA.

C. Transport par autocar

Les présents articles 4 à 6 figurent sous le titre « Partie I, Transport par autocar ». L'article 4 du projet de loi remplacerait ces titres par le titre « Transport par autocar » puisque la loi ne serait plus divisée en parties. De même, l'article 4 proposé (à l'article 4 du projet de loi) renverrait à une licence d'exploitation délivrée en application de la loi plutôt qu'en application de la partie I de la loi.

L'article 5 du projet de loi modifierait les présents articles 5 et 6 en remplaçant l'expression « l'office provincial » par l'expression « l'autorité provinciale ».

D. Sécurité des entreprises extra-provinciales de transport routier

L'article 5 du projet de loi remplacerait également les présents articles 7 à 10 par les articles 7 à 10 proposés.

De fait, les modifications proposées à la LTR permettraient aux provinces et aux territoires dont les régimes de conformité en matière de sécurité sont compatibles avec les normes du CCS d'attribuer à une entreprise extra-provinciale de transport routier (par camion ou par autocar) une cote de sécurité et d'émettre en conséquence un certificat d'aptitude à la sécurité qui serait reconnu par les autres autorités canadiennes. Dans le cas des entreprises extra-provinciales affichant un piètre rendement en matière de sécurité, les modifications proposées permettraient également à une province ou à un territoire, en vertu de la LTR, d'appliquer des sanctions,

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

notamment d'abaisser la cote de ces entreprises et de révoquer leurs certificats d'aptitude à la sécurité – donc leur droit d'exploitation.

Sous réserve des règlements, le paragraphe 7(1) proposé subordonnerait l'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de transport routier (par camion ou par autocar) à l'obtention d'un certificat d'aptitude à la sécurité délivré par une autorité provinciale sous le régime de la *Loi sur les transports routiers* ou d'un document similaire prévu par les règlements. La forme du certificat importerait peu (paragraphe 7(2) proposé). Les lois provinciales relatives à la sécurité des entreprises de transport routier, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la *Loi sur les transports routiers*, s'appliqueraient aux entreprises extra-provinciales de transport routier (paragraphe 7(3) proposé).

L'autorité provinciale de chaque province pourrait, en conformité avec les règlements, délivrer à une personne ou à un organisme un certificat d'aptitude à la sécurité pour l'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de transport routier ou révoquer un tel certificat (paragraphe 8(1) proposé). Un tel certificat d'aptitude à la sécurité serait valide partout au Canada (paragraphe 8(2) proposé). L'autorité provinciale qui examinerait les décisions relatives à la délivrance ou à la révocation des certificats d'aptitude à la sécurité pourrait établir des règles et une procédure applicables à cet égard. À défaut de telles règles ou procédure, c'est la procédure régissant le droit à l'examen des décisions relatives à la délivrance et à la révocation des permis aux entreprises de transport routier dans la province qui s'appliquerait (paragraphe 8(3) proposé).

S'il était convaincu, après avoir consulté les provinces, que l'autorité provinciale d'une province ne délivrait pas les certificats d'aptitude à la sécurité conformément à la loi, le Ministre pourrait, par arrêté, lui retirer le pouvoir de délivrer ces certificats (paragraphe 9(1) proposé), à compter de la date de publication de l'arrêté dans la *Gazette du Canada* (paragraphe 9(2) proposé). Une entreprise extra-provinciale de transport routier titulaire d'un certificat d'aptitude à la sécurité délivré par une autorité provinciale à qui le pouvoir de délivrance aurait été retiré devrait, dans les 60 jours suivant la publication de l'arrêté, remettre à une autre autorité provinciale une déclaration selon laquelle l'entreprise serait assujettie à sa surveillance (paragraphe 9(3) proposé).

L'article 10 proposé prévoit que le Ministre, s'il était convaincu qu'une autorité provinciale qui avait perdu son pouvoir de délivrance avait remédié à la situation et établi un plan

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

visant à éviter toute nouvelle inobservation, devrait, par arrêté, annuler l'arrêté pris conformément au paragraphe 9(1) proposé.

E. Exemptions, règlements, contrôle d'application et mesures de contrainte

L'article 6 du projet de loi remplacerait le présent article 16 de la loi et ajouterait le nouvel article 16.1.

Le paragraphe 16(1) proposé prévoit que le Ministre pourrait, après avoir consulté les provinces susceptibles d'être touchées, soustraire à l'application de toute disposition de la présente loi ou des règlements, selon des modalités générales ou particulières de temps ou de lieu, une personne, tout ou partie d'une entreprise extra-provinciale de transport routier ou une catégorie d'entreprises extra-provinciales de transport routier. Il faudrait pour cela que le Ministre estime que la mesure est d'intérêt public et n'est pas susceptible de compromettre la sécurité du transport routier. Selon le paragraphe 16(2) proposé, le Ministre pourrait assortir l'exemption (paragraphe 16(1) proposé) des conditions qu'il estimerait indiquées.

Le paragraphe 16.1(1) proposé permettrait au gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, qui aurait consulté les provinces susceptibles d'être touchées, de prendre des règlements pour l'application de la loi, entre autres, pour ce qui est d'établir des catégories d'entreprises extra-provinciales de transport routier pour l'application de la loi; de prévoir des documents similaires pour l'application du paragraphe 7(1) proposé; de déterminer les critères conformément auxquels les autorités provinciales pourraient délivrer des certificats d'aptitude à la sécurité en vertu de l'article 8 proposé; et de déterminer la nature, l'étendue et les conditions des assurances et des cautionnements dont devraient être munis les entreprises extra-provinciales de transport routier. Les règlements pris en vertu du paragraphe 16.1(1) proposé pourraient incorporer par renvoi : a) toute norme relative à la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport routier; et b) toute règle de droit provincial relative aux entreprises de transport routier (paragraphe 16.1(2) proposé).

L'article 7 du projet de loi remplacerait les présents paragraphes 17(1) et (2) de la loi par les paragraphes 17(1) à (3) proposés afin de refléter les modifications proposées dans le projet de loi. Selon le paragraphe 17(1) proposé, le Ministre devrait, s'il constatait qu'un gouvernement d'un État étranger s'adonnait à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives à l'endroit d'entreprises extra-provinciales de transport routier canadiennes en

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

exploitation dans cet État ou entre cet État et le Canada, mener des consultations, avec l'assentiment du ministre des Affaires étrangères, en vue de faire cesser ces pratiques. Le paragraphe 17(2) proposé renverrait à une « autorité provinciale » plutôt qu'à un « office provincial » et à un « certificat d'aptitude à la sécurité » plutôt qu'à un « permis ». Toute autorité provinciale visée par un décret serait tenue de s'y conformer (paragraphe 17(3) proposé).

L'article 8 du projet de loi ajouterait l'article 20.1 à la LTR, afin de prévoir que le tribunal dans le ressort duquel l'accusé exerce ses activités est compétent pour connaître des poursuites pour infraction à la présente loi, indépendamment du lieu de perpétration.

L'article 9 du projet de loi remplacerait les articles 22 à 35 de la LTR par les articles 22 à 25 proposés. L'article 22 proposé renverrait à une « autorité provinciale » plutôt qu'à un « office provincial ».

F. Dispositions transitoires

Le titre précédant les articles 23 à 24 proposés serait « Dispositions transitoires ».

Selon l'article 23 proposé, une entreprise extra-provinciale de transport routier dont l'exploitation est autorisée dans une province la veille de l'entrée en vigueur de cet article serait réputée être titulaire d'un certificat d'aptitude à la sécurité délivré conformément à l'article 8 proposé.

Selon le paragraphe 24(1) proposé, les demandes de licence d'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de camionnage dans une province présentées à une autorité de transport provinciale conformément au présent article 8 et pendantes la veille de l'entrée en vigueur de l'article 24 proposé seraient réputées être des demandes de licence présentées en application de l'article 8 proposé. Selon le paragraphe 24(2) proposé, les demandes de licence d'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de transport par autocar dans une province présentées à une autorité de transport provinciale conformément au présent article 5 et pendantes la veille de l'entrée en vigueur de l'article 24 proposé seraient réputées être des demandes de licence présentées en application des articles 5 et 8 proposés.

G. Rapport annuel

Le Ministre serait tenu de préparer un rapport annuel contenant l'information prévue, lequel devrait être déposé devant chaque chambre du Parlement dans les 15 premiers

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

jours de séance de la chambre suivant la fin de la rédaction du rapport par le Ministre (article 25 proposé).

H. Examen des dispositions

Entre la fin de la quatrième année et celle de la cinquième année suivant l'entrée en vigueur du nouvel article **26**, le Ministre devrait effectuer un examen complet de l'application et des effets des modifications apportées à la loi actuelle par le projet de loi et rédiger, sans délai, un rapport sur ses conclusions (paragraphe **26**(1) proposé). Le Ministre devrait mettre le rapport à la disposition du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière dès la première réunion du Conseil suivant la fin de sa rédaction (paragraphe **26**(2) proposé). **Un exemplaire du rapport devrait être déposé devant chaque chambre du Parlement dans les 30 premiers jours de séance de la chambre suivant la fin de la rédaction du rapport (paragraphe 26(3) proposé).**

I. Modifications corrélatives

Les articles 10 à 12 du projet de loi apporteraient des modifications corrélatives à la *Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie*, à la *Loi sur la taxe d'accises* et à la *Loi sur les grains du Canada*.

J. Entrée en vigueur

Selon l'article 13 du projet de loi, si ce dernier est adopté, la nouvelle loi, ses dispositions ou les dispositions qu'elle édicte, entreraient en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret.

COMMENTAIRES

Les modifications à la *Loi de 1987 sur les transports routiers* proposées dans le projet de loi S-3 ont été présentées à la Chambre des communes le 2 mars 2000 dans le projet de loi C-28 (2^{e} session, 36^{e} législature), mais ce dernier est mort au *Feuilleton* lors de la dissolution du Parlement. Le projet de loi C-28 avait été lui-même précédé par un autre, le projet de loi C-77 loi, présenté à la Chambre des communes le 25 mars 1999 (1re session, 36^{e} législature);

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

toutefois, ce dernier n'a pas dépassé l'étape de la première lecture et il est mort au *Feuilleton* au moment de la prorogation du Parlement. Le projet de loi C-77 renfermait aussi plusieurs dispositions apparemment controversées concernant la déréglementation économique de l'industrie du transport par autocar; ces dispositions ne se retrouvaient pas dans le projet de loi C-28 et devaient être examinées par un comité parlementaire. Le Ministre a déclaré à l'époque que, même s'il était toujours déterminé à régler les dispositions sur le transport par autocar, il faudrait, à son avis, poursuivre le débat sans retarder les importantes mesures sur la sécurité contenues dans les modifications proposées par le projet de loi C-28.